

KOLLEKTIV TRAFIK BLIVER MORGENDAGENS TRAFIKFORM



Af Niels Aagaard, fmd. for Det Fælles bedste

Globalt står transporten for en fjerdedel af al CO₂. I en by som Aarhus stod transporten i 2023 for halvdelen af al CO₂ og forventes at udgøre 2/3 af alle udledninger i 2030.

Med andre ord: Ingen klimainsats uden omstilling af transport til grøn mobilitet.

Grøn mobilitet har tre kerneopgaver: At begrænse bilismen. Omstille byerne til aktiv transport med cykling og gang. Og gennemføre en massiv udbygning af den kollektive trafik

TIDEN er en vigtig faktor, for vi overskrider 1,5 grader senest i første halvdel af 2030'erne. Det haster.

OMFANGET er en anden faktor: CO₂ skal minimum halveres inden 2030; lige nu stiger udledningerne hvert år.

Derfor er den debat, der foregår i disse måneder om fremtidens trafiksystem i Aarhus, fuldstændig afgørende for hele klima- og miljøindsatsen i Østjylland.

OMSTILLING TIL KOLLEKTIV TRAFIK I EN BY SOM AARHUS

Hvis vi vil mindske presset på kloden er kollektiv trafik en topprioritet. Ingeniørforeningen IDA vedtog i 2021 deres forslag til fremtidens mobilitet "*Omstilling til bæredygtig Mobilitet*", med tiltag der samlet set kunne indfri

Klimalovens 70% mål inden 2030. Heri siger de:

- "Vi skal fremme kollektiv transport. Jernbanen skal den grønne puls inde i, til og fra og mellem de større byer. Hurtigere tog, flere afgang og en udbygget infrastruktur" (1).

- Om strategisk by/land mobilitet sagde de: "Gang, cyklisme, kollektiv transport i bycentre, højfrekvent kollektiv transport mellem bycentre".

- IDA sagde også: "Vi skal prioritere blød mobilitet (cykling og gang) FØR kollektiv transport og kollektiv transport FØR bilisme". Faktisk har 38% af Danmark ikke bil. I Hovedstaden er det 52% - vi har i den grad brug for kollektiv transport.

Én S-bane kan transportere det samme som 32 bilbaner. Kollektiv trafik har potentiale - hvis vi bruger dem - til at flytte mange på en måde, der udleder mindre CO2 og optager mindre plads; vigtigt i et land, der har alt for lidt plads.

Vi skal indrette byerne, siger IDA, så vi kan nå de fleste funktioner inden for 15 minutter, så byerne i fremtiden primært bliver byer med blød mobilitet, cykling og gang suppleret med kollektiv trafik.

Det kan ikke gennemføres uden politiske reformer som tilvejebringer de nødvendige rammer. Politikerne er nødt til at turde tænke på miljø, klima, mennesker og turde modstå presset fra bilisterne. Og vi skal hjælpe dem.

Teknik & Miljø i Aarhus har lavet forslag til 35 mobilitetsindsatser, som indfrier klimamålsætningerne i 2030 (2). Det er sket med udgangspunkt i *Klima- og Bæredygtighedsudvalgets* forslag om "Climateville" - en vision for fremtidens kollektive trafik, vedtaget af Aarhus Byråd i 2024 (3). De 35 mobilitetsindsatser kan bruges i de fleste danske byer.

Hvis man et øjeblik forestillede sig, at vi gennemfører alle disse 35 indsatser omgående og i fuldt omfang vil man givetvis være langt med omstillingen. Derfor genfortæller vi dem her til inspiration, med fokus på kollektiv trafik:

ET FULDT UDBYGGET, TRÆNGSELSFRIT KOLLEKTIVT BUSNET INDEN 2030

- I dag sidder busserne i Aarhus fast i trængsel, som i 2023 medførte 163 timers merkøretid hver dag. Én nøgle til at sikre et effektivt kollektivt trafiksystem, der kan udgøre et reelt alternativ til bilen, er at gøre den kollektive bustrafik mere trængselsfri. Øget busfremkommelighed har flere gevindster - reduceret rejsetid, højere pålidelighed og rettidighed.
- Busfremkommelighed kan sikres gennem etablering af vejbaner, hvor kun busserne må køre. Det er hurtigst og billigst at udbygge A-busserne. De kan næsten det samme som BRT-busser (Bus Rapid Transit - bus i egen vejbane), der er dyrere, mere tidskrævende og reelt først kan gennemføres efter 2030. På smalledede veje kan det suppleres med signallys der prioriterer busser frem for biler.
- Billige gerne gratis by-busser der kører over hele byen, kører ofte og er let tilgængelige i kraft af mange stoppesteder vil formentlig få mange bilister, der mærker bilkøer og p-problemer, til at skifte. Det kan kombineres med anlæggelse af parker & rejs-anlæg i byens periferi, hvor tilrejsende og pendlere parkerer bilen og kommer videre ind til byen med bus, cykel eller til fods.
- Der skal være et veludbygget net af busruter. Busserne bør variere i længde og kapacitet efter behov og køre fleksibelt over hele byen. De skal komme til tiden, være billige (helst gratis) og have egen vejbane, og der skabes en række korridorer gennem byen med busgader, hvor det er særlig hurtigt at komme frem.
- Man kan starte straks med at indrette sådanne buskorridorer, det behøver ikke vente på fx statslige tiltag. Det kan starte med korridor på Skanderborgvej, hvor busserne i dag er forsinket 22 timer hver dag. Eller som A-ruter hhv. BRT på Ringvejen, som er voldsomt belastet af trafik.
- Det skal være muligt at medtage cykler med busserne, og der skal etableres *mobilitetsknodepunkter* centrale steder langs tog- og busnettet, hvor man kan skifte fra én transportform til en næste, fx fra cykel til tog eller bus. Ved alle knudepunkter skal der være gode muligheder for cykelparkering.

KOLLEKTIV TRAFIK MED LETBANEN (og/eller BRT busser)

- Der er etableret en letbane etape 1 som går fra Odder gennem Aarhus til Grenaa. Passagertallet er steget til 5,8 mio. i 2023; målet er 8-10 mio. passagerer i 2030. Skal man nå dét, kræver det højere frekvens og kapacitet, flere afgang,

investeringer i flere togsæt opgradering af eksisterende system til længere toge. Målet for etape 1 vil også kræve mere byudvikling langs jernbanenettet, så flere får adgang til letbanen.

- Det suppleres med en højklasset trafikforbindelse mellem Spanien i Aarhus Midtby og Brabrand i Aarhus Vest - 'Højklasset' vil sige høj rejsehastighed, god komfort, mange afgange, veludstyrede holdsteder og kørsel i egen bane. Det skal enten være letbane eller BRT. Der skal etableres et *mobilitetsknudepunkt* med parkér og rejse-faciliteter ved endestationen.
- Man foreslår stationsnær byudvikling. Det betyder at byen udbygges med boliger og virksomheder især langs med kollektiv trafiknet og god cykelinfrastruktur, som understøtter tilvalg af grøn mobilitet, flere passagerer til kollektiv trafik og dermed bedre økonomi for samme.
- For at gøre den kollektive trafik mere attraktiv foreslår man på baggrund af brugerundersøgelser: 1) billigere billetter, 2) flere afgange, 3) bedre tilgængelighed, 4) færre forsinkelser samt bedre serviceniveau.

BILISMEN BEGRÆNSES FOR AT STYRKE OMSTILLINGEN TIL KOLLEKTIV TRAFIK

Hvis ovenstående udbygning af den kollektive trafik skal gennemføres skal der ske massive begrænsninger af bilismen. Bilernes antal, udbredelse og brug skal ændres radikalt. Visionen *Climateville* foreslår at det bl.a. sker således

- Midtbyen (byen inden for Ringvejen med 90.000 beboere) skal gøres forholdsvis bilfri gennem nulemissionszoner og trafik-øer. Børn leger i gaderne, der er udeservering og naturen spiller en stor rolle i byens udtryk. De få biler der vil være i Midtbyen er nulemissionsbiler. De bilfrie byområder har fokus på cykling og gang og er indbyrdes forbundet med grønne stisystemer, der gør det muligt at gå og cykle igennem byen via grønne trafikveje
- I de delvist bilfrie områder er p-pladser omlagt til miniparker, lege- og boldpladser, udeservering m.v. så byen summer af liv. Fossilbiler skal ikke længere kunne få beboerparkering. Der er stort fokus fx delebilisme og samkørsel. Parkering bliver dyrere (undtaget for el-biler), gadeparkering fjernes. Der laves parkér og rejs-anlæg mange steder, hvor tilkørende biler kan parkere og tage videre med kollektiv trafik eller cykle og gå

Bilismens fremtid uddybes i tidligere opslag "#2 BILERNE HAR INDTAGET DANMARKS NÆSTSTØRSTE BY AARHUS BY GØRES TIL CYKELBY" og begrænsningerne for biltrafikken videreudvikles i de 35 indsatser.

SAMTIDIG SKAL AARHUS BLIVE EN CYKELBY

Byen indrettes som cykelby med et udbygget netværk af supercykelstier, cykelstier og fodgængerområder. Alle gader inden for Ringvejen bliver til cykelgader, hvor cykler og fodgængere har første prioritet.

Dette uddybes i tidligere opslag om Aarhus som cykelby: #3 Klima og Trafik - "GRUNDLÆGGENDE BØR ALLE GADER I AARHUS OMLÆGGES TIL CYKELGADER"

Så meget om de 35 konkrete indsatser/en vision, her med fokus på kollektiv trafik.

Så er spørgsmålet om de realiseres som beskrevet - i hvilket omfang og hvornår. Politikerne har ud fra visionen og de 35 forslag lavet en "*Aftale om Grøn Mobilitetsplan*" - en delmængde af de 35 forslag. Det handler et følgende opslag om.

NB - Det Fælles Bedste afholder **Idemøde om Grøn Mobilitet i Aarhus lørdag den 9. november i Elværket kl. 11-16** for alle aarhusianere, se begivenhed <https://fb.me/e/3v8ooCkO2>

- 1) IDA "Omstilling til Grøn Mobilitet" <https://ida.dk/media/8246/ida-anbefalinger-til-baeredygtig-mobilitet-20210106-opdateret-20210418.pdf>
- 2) Se de 35 forslag - https://aarhus.dk/media/m4llcutv/groen-mobilitet_onepagere.pdf
- 3) Climateville, s. 19 i Klima- og Bæredygtighedsudvalget forslag om forceret omstilling af transporten, se <https://aarhus.kommuneplatformen.dk/media/b5un4vpw/anbefalinger-forceret-omstilling-af-persontransporten.pdf>